LE REPAIRE DES MOTARDS
http://www.lerepairedesmotards.com/
http://www.lerepairedesmotards.com/essais/motos/ktm-duke-690.php

10-12-2011

Essai KTM Duke 690

A maturité

Si la Duke 3 faisait figure d'outsider exotique face aux roadsters classiques, cette quatrième génération mérite largement sa place dans la famille et se place en alternative crédible face aux références du genre grâce à un placement moins radical et un prix enfin compétitif.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, il faut savoir que la Duke occupe une place à part dans la gamme KTM. Née en 1994 sous la forme d'un supermotard à peine civilisé, elle représente la première véritable incursion de la marque sur le segment des machines routières soit bien avant l'offensive officielle des machines orange en 2005 avec la Superduke 990. En cinq ans, KTM écoulera près de 10.000 exemplaires de son monocylindre SM, score plus qu'appréciable pour la petite firme autrichienne, d'autant que les ventes sur cette micro niche qu'est le supermotard routier ont rarement atteint des sommets… La Duke 2 de 1999 confirmera ce succès d'estime. Mais quand la troisième génération de la Duke est dévoilée en 2008, la donne est différente. KTM a étoffé son offre routière et la Duchesse est –avec la 690 Supermoto- son entrée de gamme. Fidèle à la philosophie maison du "Ready to Race", la Duke 3 ne se refuse rien : suspensions haut de gamme, freinage radial, design radical, moteur surpuissant (pour un monocylindre) capable de pousser l'ensemble à prêt de 190 km/h, tenue de route quasi-impossible à prendre en défaut, ergonomie retravaillée pour se plier à un style de conduite plus routier… Mais les ventes n'explosent pas, loin s'en faut. Trop chère face aux best-sellers japonais, l'hybride roadster-SM souffre également de son placement radical, inhérent à la culture KTM. Du coup, les ingénieurs de Mattighofen se sont essayés à un exercice à priori contradictoire à savoir proposer une machine à la fois plus performante mais moins onéreuse à l'achat et à l'entretien, plus facile d'accès mais plus efficace. Impossible ? Pas si sûr…

Découverte

Pour la quatrième itération de la Duke, KTM a renouvelé plus de 90 % de ses composants ! La différence la plus marquante est l'abandon des lignes taillées à la serpe de la précédente génération pour lui préférer des traits plus consensuels, fortement inspirés de la KTM Duke 125. Un choix pertinent pour attirer les fans de la petite orange (meilleure vente des quarts de litre en Europe) vers une grosse cylindrée mais le lien de parenté très marqué entre la 125 et la 690 risque peut-être de rebuter les clients extérieurs à la recherche d'une machine valorisante…

L'échappement "à la Buell" tire donc sa révérence. Cher à produire et induisant une hauteur de selle trop importante, il n'était pas compatible avec le nouveau cahier des charges. Il est remplacé par un modèle en deux parties avec une chambre de tranquillisation intégrant le catalyseur -toujours sous le moteur- et un silencieux plus classique venant s'ancrer sous le repose-pied passager droit. L'espace gagné sous le moteur, combiné à une nouvelle boucle arrière, permet d'abaisser la hauteur de selle de 865 à 835 mm. Et si ce n'est pas suffisant, KTM dispose dans son catalogue d'options d'un kit de rabaissement permettant de gagner 30 mm supplémentaires.

La ligne générale est certes moins aérienne qu'auparavant mais l'ensemble demeure équilibré et plus agréable à l'œil dans la réalité que ne le laissent supposer les photos. Le monocylindrique LC4 a lui aussi droit à son lot d'évolutions. La version 654 cm3 (65 ch et 6,8 mkg) de la Duke 3 "standard" est abandonnée. La Duke 4 adopte une version retravaillée de la déclinaison 690 cm3 (70 ch et 7 mkg) du modèle R qui, non comptant d'être plus puissante, voyait ses intervalles de révision passer de 6500 à 10 000 km. La culasse a été redessinée pour recevoir deux bougies, chacune disposant de sa propre cartographie, et un système "ride by wire" assure la liaison entre l'accélérateur et l'injection. Puissance et couple sont identiques mais KTM annonce une baisse de consommation de l'ordre de 10 %, ce qui, couplé à une contenance de réservoir portée de 13,5 à 14 litres, devrait permettre à la Duke 4 de dépasser largement les 250 km d'autonomie.

Côté freinage, les machines livrées dans l'hexagone disposeront toutes d'un ABS débrayable de dernière génération. Un petit tour de force quant on sait que la Duke 4 sera affichée à 7.490 € lorsqu'elle arrivera dans les concessions en mars prochain alors que la "3" s'échangeait contre 8.850 € lors de sa sortie en 2008. Pour abaisser le prix de manière aussi conséquente, KTM a choisi de faire l'impasse sur quelques raffinements. En évoluant, la Duke perd presque tous ses réglages de suspension, se contentant uniquement d'un ajustement de la précharge à l'arrière et adopte des maîtres cylindres standards quand la précédente disposait d'éléments radiaux à bocaux séparés pour l'embrayage et le frein avant. La finition globale demeure de très bonne facture et ne pâtit pas de ce coût de rabot budgétaire.

En selle

Pour les petits gabarits comme le mien (1,70 m), enjamber la selle de la Duke ne nécessite plus de lever outrageusement la patte et les deux pieds touchent enfin le sol, même avec des bottes de piste limitant la mobilité de la cheville. Les réglages d'origine des commandes (guidon, commandes de freins…) sont loin d'être parfait d'origine mais une fois les ajustements d'usage fait, le triangle selle repose-pieds guidon défini une position de conduite des plus naturelles, qu'on soit nain de jardin ou pilier de rugby. Autre différence de taille, on a l'impression de s'incruster dans la Duke 4 alors qu'on se posait sur la Duke 3. Le profil creusé de la selle est d'ailleurs là pour rappeler que la Duke a fini sa mue et se place désormais comme un véritable roadster.

Le tableau de bord, identique hormis un voyant signalant l'activation de l'ABS, cumule un compte-tours analogique et un odomètre digital. En bas, une fenêtre peut afficher au choix, kilométrage total, deux partiels ou un indicateur de rapport engagé.

Contact

Le monocylindre s'ébroue (trop) discrètement et la prise en main sur les premiers mètres s'avère d'une facilité déconcertante. Le poids plume, un peu plus de 160 kilos tous pleins faits, fait merveille dans les évolutions à basse vitesse. Seul le manque de souplesse, inhérent à l'architecture des monocylindres, décontenancera les non-initiés. Le LC4 s'en sort pourtant mieux que la plupart de ses congénères.

Sur le sixième rapport, il se met à cogner sous la barre des 3.000 tr/min soit un peu plus de 65 km/h et ne se montre vraiment à l'aise qu'à partir de 3.500 tr/min. Le bénéfice des améliorations techniques citées plus haut est plus sensible sur les rapports inférieurs. Le monocylindre accepte ainsi de reprendre sur un filet de gaz dès 2.500 tours en 2ème et en 3ème et même 2.000 tours en première sans risque de perdre un plombage. Heureusement, la douceur de la boîte de vitesse et l'embrayage limite ce désagrément.

Autoroutes et voies rapides

Enfin un peu d'air ! Le trajet concocté par les ouvreurs KTM pour rejoindre les hauteurs de l'île de Gran Canaria fait passer notre petit groupe d'essayeurs par une longue portion de voie rapide. La route, presque déserte, nous permet de tester la vélocité de la Duke 4. Plusieurs courbes rapides mettent en évidence une stabilité sans faille malgré le grand guidon et l'absence de protection. Quant à la vitesse maximale, elle se situe exactement à 205 km/h avant l'entrée en action du rupteur à 8.600 tr/min.

À ces régimes élevés, les remontées des vibrations du monocylindre sont bien filtrées par la selle, le guidon et les repose-pieds mais il suffit de serrer un peu fermement la machine entre ses genoux pour qu'elles refassent leurs apparitions sans toutefois engendrer de réelle gêne. La peur du gendarme limitera de toute façon nos ardeurs. Ça tombe bien, la vitesse de croisière autorisée par la plaque-phare surmontée d'un mini-déflecteur sans fatiguer se situe aux alentours de 130 km/h.

Départementales

Au fur et à mesure que nous gagnons en altitude, les virages se font de plus en plus nombreux et pour suivre le rythme imprimé par notre “nounou” Julien Toniutti, pilote KTM ayant terminé deuxième du Moto Tour cette année, il faut sortir le grand jeu. La Duke 3 était déjà d’une efficacité redoutable sur ce type de terrain, la Duke 4 fait aussi bien mais joue sur un registre différent.

Le train avant est toujours aussi neutre et précis et la mise sur l’angle se fait avec la même facilité déconcertante qu’auparavant, bien aidé par des Michelin Pilot Power très accrocheurs. Mais la souplesse des suspensions surprendra les habitués de la marque par une lecture du bitume plus filtrée et quelques pompages intempestifs, notamment sur les changements d’angles un peu violents. L’hydraulique demeure cependant bien maîtrisée et l’excellent accord entre l’avant et l’arrière fait que le petit roadster KTM n’est jamais piégeur, même lorsqu’il est nécessaire de freiner sur l’angle face à un virage en aveugle qui se resserre. Mieux, il semble même plus efficace que son prédécesseur sur les portions de bitume les plus dégradées, d’autant qu’un embrayage anti-dribble veille au grain en cas de rétrogradage précipité.

Quant au monocylindre, il offre des reprises vigoureuses dès 5 500 tr/min mais ne dévoile véritablement son vrai visage –et la totalité de ses 70 chevaux- que dans les 2.000 derniers tours précédent la zone rouge. Les plus téméraires, ou les plus doués, pourront même opter pour une cartographie plus sportive sous 3.500 tr/min avec une reprise plus franche à la remise des gaz. Un réglage “soft” peut aussi être sélectionné via une molette d’ajustement dissimulée sous la selle passager.

Freinage

Le freinage est assuré par un simple disque de 320 mm de diamètre à l'avant pincé par un étier quatre pistons à fixation radiale et, à l'arrière, par un élément de 240 mm accouplé à un étrier flottant. L'ensemble est sous la surveillance d'un ABS Bosch 9M+ de dernière génération, déjà-vu sur la KTM SMT, mais doté ici de réglages plus sportifs.

Le frein avant se révèle particulièrement efficace avec une excellente attaque et une puissance largement suffisante pour arrêter le poids plume autrichien. On déplorera toutefois un feeling du levier en retrait de la précédente génération depuis la disparition de la pompe de frein radiale.

L'arrière remplit correctement son office malgré une entrée en action intempestive de l'ABS à rythme soutenu. À la décharge de la Duke 4, les fréquentes variations d'adhérence du bitume de l'île espagnole ne sont probablement pas étrangères à ce phénomène. Il est toutefois possible de désactiver la centrale en pressant un simple bouton sur le tableau de bord pendant une durée de 5 secondes.

Confort/Duo

La selle de la précédente génération, sans être taillée dans du chêne massif, avait tendance à tanner l'arrière-train à l'approche de la réserve. Point de cela ici. L'élément qui équipe la nouvelle Duke est nettement plus tendre et surtout plus large dans sa partie arrière, gage de confort sur long trajet. Mais la relative mollesse de la selle n'a pas été du goût de tous les essayeurs présents. On notera cependant que les plus grands (et les plus lourds) se sont plaints sur les grosses compressions de douleurs semblables à certaines expériences carcérales impliquant des douches et une savonnette… La place dévolue au passager est dans la moyenne supérieure. L'assise plate est confortable et les poignées latérales de maintien bien placées. Dommage que l'inclinaison vers l'avant, trop prononcée, tende à faire glisser le passager sur le pilote au premier gros freinage.

Pratique

Hormis un petit espace sous la selle dissimulant une trousse à outil et pouvant accueillir un bloque disque, les aspects pratiques ne sont pas légion. Heureusement, le catalogue Power Parts de KTM permet d'améliorer grandement les choses, moyennant finance, bien entendu.

Les roule-toujours pourront équiper la nouvelle Duke d'un jeu de valise latérales semi-rigides assorties d'un petit sac venant se fixer derrière le passager, d'un saute vent aux dimensions plus conséquentes, d'un sabot moteur et de protéges mains en aluminium. Les oranges pressés disposeront quant à eux de tout un panel d'accessoires capable d'améliorer les performances, le look ou la protection.

Conclusion

Après 18 ans d'existence, ponctuée par quatre évolutions, la Duke est une machine - enfin - arrivée à maturité. Les efforts consentis par KTM pour en faire une machine plus abordable, tant sur le plan financier que de la conduite, a porté ses fruits. Si le gain en sobriété reste à confirmer, on peut d'ores et déjà dire que la petite dernière de KTM est un vrai roadster, léger, facile de prise en main, confortable et tout aussi redoutable en conduite sportive que son prédécesseur. Et avec un prix de vente compressé à 7.490 €, elle se place désormais en alternative crédible, bien qu'exotique, face à un best-seller comme la Kawasaki ER-6N, affichée à 7.099 € dans sa version ABS tout en offrant des performances similaires. Reste l'architecture moteur qui demande un "mode d'emploi" particulier pour les néophytes. Le monocylindre de LC4 est une véritable petite boule de nerf mais son manque de souplesse, notamment en milieu urbain, risque de rebuter les débutants et les accros aux quatre cylindres. Ceux qui sauteront le pas en revanche seront comblés.

Points forts

- Prise en main
- Performances
- Consommation
- Le caractère du monocylindre

Points faibles

- Le caractère du monocylindre
- Le design trop proche de celui de la 125

Concurrentes : BMW F 800 R, Ducati Monster 696, Kawasaki ER-6N, Suzuki SV 650, Yamaha MT-03

La fiche technique de la Duke 690

Rencontre ITV Joerg Schueller, Chef de Produit chez KTM

Comment avez-vous réussi à raboter le prix de la Duke 4 de plus de 1000 € ?

Il a fallu faire des choix. L'abandon des suspensions réglables et d'éléments périphériques haut de gamme comme le maître-cylindre d'embrayage radial nous ont permis de faire des économies substantielles. Je peux également vous citer l'adoption d'éléments de carrosserie teintés dans la masse moins coûteux que des éléments peints ou encore le nouvel échappement et la nouvelle boucle arrière de cadre en aluminium moulé, également moins onéreux. Citer ici l'ensemble des modifications serait trop long mais nous avons mené une réflexion de fond pour rationaliser les coûts de productions sur le maximum d'éléments sans rogner sur la qualité globale. Moteur et châssis sont toujours fabriqués en Autriche mais les tés de fourche sont produits en Inde. Il faut également savoir que quelques centaines d'euros économisés en production se traduisent par des montants nettement supérieurs sur le prix de vente ce qui nous a permis d'amortir le surcoût du développement moteur et de l'intégration de l'ABS…

Ceux qui sont à la recherche d'un produit plus radical auront-ils droit à une déclinaison R de la Duke 4 ?

Dans tous les cas pas cette année ! Il faut d'abord voir si la Duke 4 trouve sont public… En revanche, une version 350 cm3 et déjà programmée et devrait faire son apparition d'ici une quinzaine de mois.

Le projet d'une RC4 est-il définitivement enterré ?

Il y a beaucoup de monde chez KTM qui trouvent le projet séduisant mais la demande pour ce type de machine est encore trop faible pour qu'un tel produit soit viable.